

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.051.935

. März 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Armesbauer und weitere Abgeordnete haben am 20. Jänner 2022 unter der **Nr. 9510/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Fortschritt beim Semmering-Basistunnel gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 8:

- *Ist die Inbetriebnahme mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2028 aus heutiger Sicht nach wie vor gesichert?*
- *Wenn ja, inwiefern können beim aktuell entsprechend weit gediehenen Baufortschritt noch unvorhersehbare geologische und geotechnischer Herausforderungen auftreten, welche das Fertigstellungsdatum noch gefährden könnten?*
- *Wenn nein, wann ist aus heutiger Sicht die Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels?*
- *Wenn nein, aus welchen Gründen hat sich die Inbetriebnahme mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2028 geändert?*
- *Ist aus heutiger Sicht die Kostenplanung von rund 3,5 Milliarden Gesamtkosten (Preisbasis 1.1.2020 auf Projektende voraus valorisiert) haltbar?*
- *Wenn ja, inwiefern können beim aktuell entsprechend weit gediehenen Baufortschritt noch unvorhersehbare Umstände oder etwaige Steigerung von Marktpreisen diese Kostenplanung noch gefährden?*
- *Wenn nein, wie stellt sich die aktuelle Kostenplanung dar?*
- *Wenn nein, aus welchen Gründen hat sich die Kostenplanung von 3,5 Milliarden Gesamtkosten verändert?*

Die Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels ist aus heutiger Sicht für Dezember 2028 prognostiziert.

Das Semmering-Massiv, durch das der Basistunnel zu führen ist, verfügt über einen komplizierten Gebirgsaufbau, der große Herausforderungen für den Tunnelbau bedeutet. Dies resultiert aus den hohen tektonischen Beanspruchungen, denen die einzelnen Gebirgseinheiten im Zuge der erdgeschichtlichen Entstehung unterworfen waren. Daher wechseln die geologischen, geotechnischen und hydrogeologischen Eigenschaften kleinräumig sehr stark.

Trotz der rund 200 Erkundungsbohrungen mit bis zu 850m Tiefe und den daraus gewonnenen Informationen über den Gebirgsaufbau und seine Beschaffenheit muss man naturgemäß bei der Prognose der tatsächlich anzutreffenden Gebirgsverhältnisse und den dafür vorzusehenden Maßnahmen im Tunnelvortrieb und im Ausbau des Tunnels mit Unsicherheiten rechnen. Denn im Vergleich mit der Fläche des gesamten Projektgebietes im Ausmaß von 30.000 ha sind die 200 Erkundungsbohrungen lediglich diskrete Aufschlusspunkte über die anstehenden Gebirgsverhältnisse, vergleichbar mit Nadelstichen. Daher resultiert die Notwendigkeit, diesen Unsicherheiten mit adäquaten Risikoansätzen bezüglich Bauzeit und Baukosten zu begegnen.

Die ÖBB haben nach eingehender Evaluierung der baulichen, technischen und geologischen Aspekte des Großprojektes und der daraus gewonnenen Erkenntnisse im Februar 2021 für die weitere Abwicklung einen fundierten Zeitplan erstellt, der vorbehaltlich unvorhersehbarer Umstände in dieser Form umgesetzt wird.

Die Kostenplanung mit rund 3,5 Milliarden Euro Gesamtkosten (Preisbasis 01.01.2020 auf Projektende voraus valorisiert) kann vorbehaltlich unvorhersehbarer Umstände als gesichert angesehen werden.

Zu den Fragen 9, 10 sowie 11 und 12:

- *Liegen Ihnen Informationen vor, wie der aktuelle Stand hinsichtlich des Ende 2020 medial bekannt gewordenen millionenschweren Baubetruges (Anm.: Es OB 9510/J 1 von 2 vom 20.01.2022 (XXVII. GP) www.parlament.gv.at sollen mutmaßlich tonnenweise Baumaterialien im Wert von mehr als 2 Millionen Euro abgezweigt worden sein) bei dem die Staatsanwaltschaft Leoben Ermittlungen führte bzw. Anklage erhoben hatte, ist?*
- *Wenn ja, welche Informationen liegen Ihnen zum aktuellen Stand vor?*
- *Gibt es zwischenzeitlich zu der damals im Zusammenhang mit diesem Kriminalfall eingeleiteten Revision seitens der ÖBB, wonach die ÖBB-internen Prüfsysteme funktioniert haben sollen und der öffentlichen Hand kein Schaden entstanden sei, neue Erkenntnisse?*
- *Wenn ja, welche neuen Erkenntnisse gab es dazu?*

Diesbezüglich liegen mir nur jene Informationen vor, die sich den Medien entnehmen lassen. Der Betrugsfall war und ist eine ausschließliche Angelegenheit innerhalb einer Baufirma. Das Klimaschutzministerium, die ÖBB oder ihre jeweiligen Mitarbeiter:innen waren nicht involviert. Die ÖBB vergüten der Baufirma die tatsächlich erbrachte Leistung gemäß Bauvertrag, nicht einzelne Baumaterialien oder Diesel. Die ÖBB und die öffentliche Hand sind also nicht geschädigt. Umgehend eingeleitete Prüfungen haben ergeben, dass die ÖBB-internen Prüfsysteme einwandfrei funktioniert haben.

Leonore Gewessler, BA

